

# VILLE DE SHERBROOKE

## ÉTUDE SECTORIELLE SUR L'AMÉNAGEMENT DES ARTÈRES COMMERCIALES ET SUR L'AFFICHAGE

**Rapport final**

### **GROUPE GAUTHIER, BIANCAMANO, BOLDUC, URBANISTES-CONSEILS**

1385, avenue Laurier Est, bureau 201  
Montréal (Québec) H2J 1H6  
Tél. : (514) 527-3300  
Télec. : (514) 527-3333

### **TEKNIKA INC.**

150, rue de Vimy  
Sherbrooke (Québec) J1J 3M7  
Tél. : (819) 562-3871  
Télec. : (819) 563-3850

**Mars 2004**

**Dossier : SHEV-351**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>MÉTHODOLOGIE</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>ARTÈRES COMMERCIALES</b> .....	<b>2</b>
3.1	LA CARACTÉRISATION.....	2
3.1.1	Rues à l'étude.....	2
3.1.2	Critères d'analyse.....	5
3.1.3	Route 112.....	7
	• Boulevard Bourque .....	7
	• Rue King Ouest.....	10
	• Rue King Est .....	11
3.1.4	Route 143.....	14
3.1.5	Rue Galt Ouest.....	17
3.1.6	Rue Denault.....	18
3.1.7	Rue Belvédère.....	21
3.1.8	12 et 13ièmes Avenues.....	22
3.2	LA PROBLÉMATIQUE : LES POTENTIELS ET LES CONTRAINTES.....	26
3.3	LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT .....	28
3.4	LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE.....	31
3.5	LES PISTES D'INTERVENTIONS À PRIVILÉGIER.....	40
3.5.1	Principes d'aménagement.....	40
3.5.2	Aménagements types.....	41
3.6	STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE .....	44
3.7	CONCLUSION .....	45
<b>4</b>	<b>AFFICHAGE COMMERCIAL</b> .....	<b>46</b>
4.1	INTRODUCTION.....	46
4.2	CARACTÉRISATION .....	46
4.2.1	L'approche.....	46
4.2.2	Les types d'enseigne.....	46
4.2.3	Le constat .....	48
4.3	OBJECTIFS D'AFFICHAGE .....	51
4.4	CONCEPT D'AFFICHAGE.....	51
4.5	CONCLUSION .....	56

## 1 INTRODUCTION

### *Rappel du mandat*

En juin 2003, la Ville de Sherbrooke mandatait le Consortium – Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, urbanistes-conseils et le Groupe Teknika afin de réaliser une étude sectorielle sur l'aménagement des artères commerciales et sur l'affichage.

### *Portée de l'étude*

Cette étude a pour objectif principal une approche orientée vers un développement intégré et durable dont l'axe d'intervention vise l'application de modèles assurant le développement harmonieux de la ville. Elle doit également proposer une recherche de la vocation même des artères utilisées et vise nécessairement l'amélioration du paysage du milieu bâti de ces voies les plus importantes de la ville. À la lecture de l'aire d'étude, on en conviendra, les tronçons étudiés sont non seulement des espaces charnières débouchant au centre-ville, mais ils composent également de véritables portes d'entrées à la « grande-ville ». Il importe de réagir.

Il va de soi que le regroupement des municipalités formant la « grande ville de Sherbrooke » apporte un tout nouveau contexte d'intervention. Ce changement structurant n'est pas sans incidences sur l'organisation des documents de planification qui commandent, au préalable, une révision complète afin de soutenir le développement d'une vision intégrée du territoire de la nouvelle ville. C'est donc dans ce contexte de mise à jour des outils de planification que la présente étude prend tout son appui.

Ce mandat traitant de l'aménagement des artères commerciales et la problématique de l'affichage a permis de caractériser, au préalable, les différentes artères commerciales et de faire ressortir l'ensemble des forces et faiblesses des différents tronçons et de proposer des réaménagements physiques et des mesures de contrôle réglementaires qui auront un impact à moyen terme.

### *Structure du rapport*

Ce document se veut donc un outil de référence et un guide d'aménagement destiné aux intervenants directement impliqués dans la mise en valeur des artères commerciales. Le chapitre 2 du présent rapport présente brièvement la méthode ou l'approche adoptée en vue d'évaluer d'une manière vaste et homogène l'ensemble des artères à l'étude qui, notons-le, diffèrent tant par leur nature que par le territoire qu'elles couvrent respectivement (routes 112 et 143 qui traversent plusieurs arrondissements, et donc plusieurs milieux comparativement à la rue Galt ouest par exemple, qui elle est davantage concentrée sur un arrondissement, à proximité du centre-ville.)

Le document se décompose en deux parties majeures : la partie 3 se rapportant à l'analyse des artères commerciales de manière globale et, la quatrième partie qui s'attèle plus particulièrement à l'étude de l'affichage commercial, relativement à ces artères.

Le chapitre 3 comprend : la caractérisation de chacune des artères à l'étude, l'identification des principaux potentiels et contraintes relatifs à chaque artère qui permettront d'énoncer la problématique, les grands enjeux de l'aménagement des artères posés comme préalables aux concepts d'aménagement spatiaux respectifs aux artères qui suivent, la proposition de pistes d'interventions en matière d'aménagement physique ainsi qu'un ensemble des règles types à appliquer selon l'artère considérée et, enfin, la stratégie de mise en œuvre de ces interventions.

Le chapitre 4 concerne plus particulièrement l'affichage, sa caractérisation, ses formes, sa problématique dans le contexte de chacune des artères commerciales étudiées. les grands enjeux d'aménagement et les diagrammes conceptuels tandis qu'on conclut par des propositions physiques et réglementaires.

## 2 MÉTHODOLOGIE

L'analyse des artères commerciales s'est basée sur une observation *in visu* préalablement appuyée sur des critères d'évaluation qui ont permis de cerner différents aspects reliés à ces cas d'étude. L'approche mise de l'avant propose le cheminement suivant :

### Premier volet : **Les artères commerciales**

- 1- La **caractérisation** des cas d'étude : observation, analyse et identification de tronçons caractéristiques;
- 2- Les **potentiels et contraintes** inhérents aux cas d'étude : synthèse, dégagement des forces et des faiblesses respectives, énoncé de la problématique;
- 3- Les **enjeux d'aménagement** : vision et définition du type de développement respectif à chaque cas d'étude;
- 4- Le **concept d'organisation spatiale** : lien entre les enjeux et les spécificités propres à chaque cas d'étude, traduit sur l'espace physique de l'artère considérée et des tronçons types qui la caractérisent;
- 5- Les **pistes d'interventions**, où deux principaux volets seront élaborés :
  - L'aménagement physique : où certaines interventions seront générales à tous les cas d'étude, d'autres particulières à chacune des artères
  - L'élaboration des règles ou principes à appliquer : à formuler sous forme de principes sous-jacents à toute intervention
- 6- La **stratégie de mise en œuvre** : cibler et localiser les interventions prioritaires selon les enjeux et les objectifs d'aménagement

### Second volet : **L'affichage commercial**

- 1- La **caractérisation** : un constat présenté à partir d'une approche et d'un inventaire critique et qualitatif de l'affichage commercial
- 2- Les **objectifs d'affichage** : énoncé des intentions visant à faire de l'affichage une des composantes du paysage urbain des artères à l'étude
- 3- Le **concept d'affichage** : l'élaboration d'un affichage adapté au milieu spatial et répondant aux objectifs énoncés

### **3 ARTÈRES COMMERCIALES**

#### **3.1. LA CARACTÉRISATION**







Il s'agit d'analyser les artères identifiées comme cas d'étude, d'en cerner les caractéristiques communes ainsi les particularités de chacune.

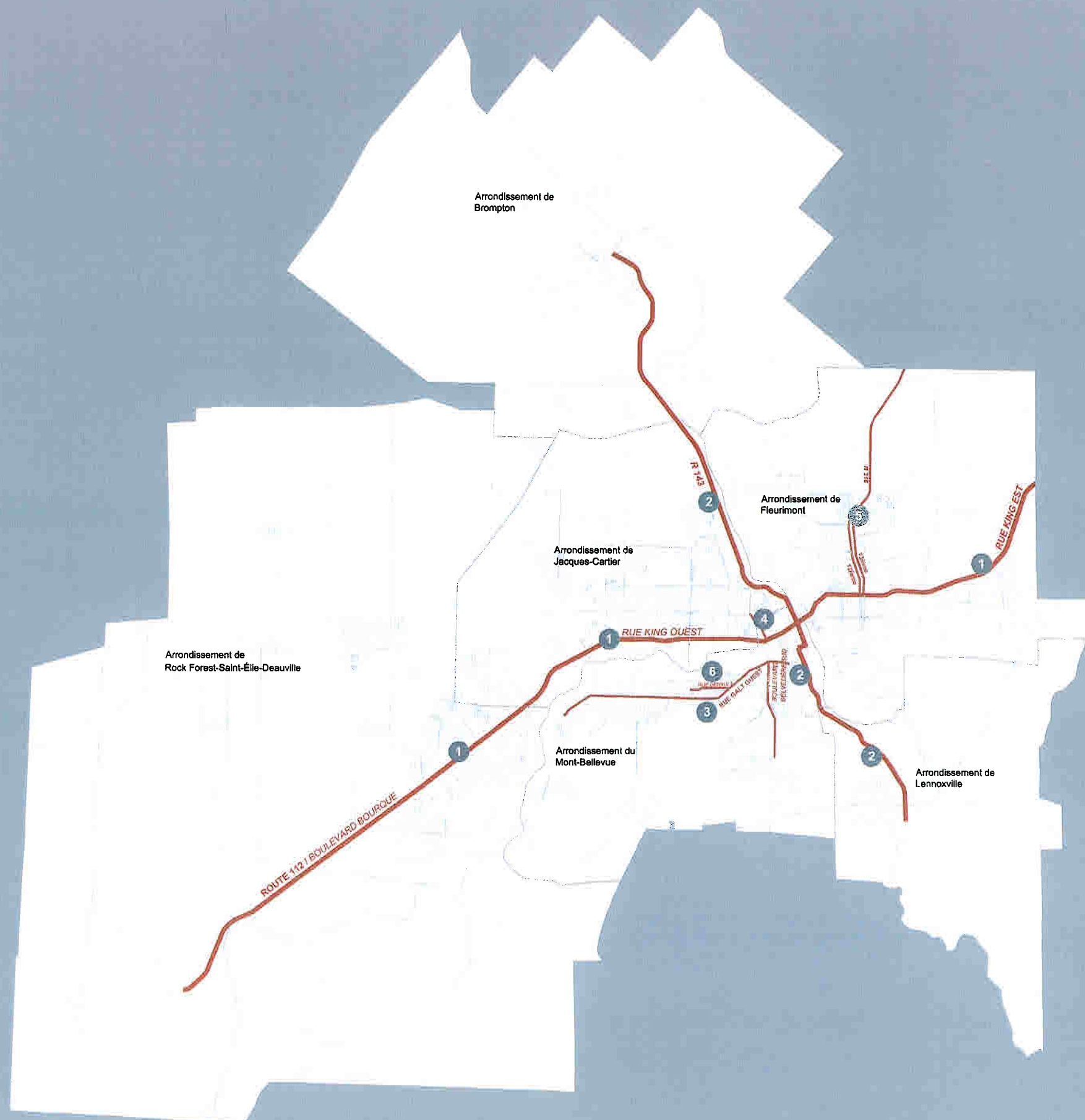
##### **3.1.1 Rues à l'étude**

Le territoire faisant l'objet de l'étude correspond aux secteurs commerciaux, certainement les plus denses et les plus importants et furent, au préalable, clairement identifiés par la division d'urbanisme. On retrouve donc :

- La route 112 composée de la rue King Est et King Ouest et du boulevard Bourque;
- La rue Galt Ouest à partir de l'autoroute 410 jusqu'au droit de la rue Alexandre;
- Le tronçon de la rue Belvédère compris entre le boulevard de Portland et la rue Bel-Horizon;
- La route 143 entre les pôles urbains de Bromptonville et Lennoxville en passant par le centre-ville de Sherbrooke;
- Les 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> Avenues à partir de King est en direction nord;
- La rue Denault entre les rues Galt ouest et Jacques Cartier.

**ARTÈRES COMMERCIALES**

- 
 ROUTE 112  
 BOULEVARD BOURQUE  
 RUE KING OUEST  
 RUE KING EST
  
- 
 ROUTE 143  
 RUE QUEEN  
 BOULEVARD WELLINGTON  
 RUE DES GRANDES FOURCHES  
 BOULEVARD QUEEN NORD
  
- 
 RUE GALT OUEST
  
- 
 BOULEVARD BELVÈDÈRE
  
- 
 ROUTE 216  
 12<sup>e</sup> AVENUES  
 13<sup>e</sup> AVENUES
  
- 
 RUE DENAULT



**LOCALISATION**

### 3.1.2 Critères d'analyse

L'analyse du milieu a été effectuée à partir de visites des sites, lesquelles ont permis de dresser un inventaire des composantes des tronçons commerciaux. Lors de ces visites, nous avons porté une attention toute particulière aux éléments physiques esquissant le paysage urbain de ces artères importantes. À cet effet, on s'est attardé à la lecture de l'occupation du sol, la structure commerciale, l'accès aux commerces, les stationnements, l'entretien des édifices et leur apparence, l'affichage, les services d'utilité publique et l'ambiance paysagère des tronçons. Toutefois, c'est sur la base d'une grille de critères que nous avons tenté de caractériser les cas d'étude. Notons que ces critères ont constitué des repères et un cadre d'analyse plutôt qu'une liste exhaustive de conditions à remplir. Ces critères couvrent les points suivants:

#### 1- Hiérarchie routière

- Autoroute
- Artère
- Collectrice principale
- Collectrice secondaire
- Rue principale

#### Étendue aux caractéristiques du milieu

- Sens de circulation
- Nombre de voies de circulation
- Terre-plein central
- Type d'éclairage
- Lignes hydro-électriques
- Mobilier urbain
- Entrées charretières, etc.

#### 2- Fonction urbaine dominante

- Commerces artériels
- Commerces de voisinage
- Commerces locaux
- Commerces linéaires isolés
- Commerces concentrés, contigus
- Résidentiel
- Mixte : résidentiel, commerce, bureau

#### 3- Paysage et aménagement

- Type urbain
- Type champêtre et villageois
- Patrimoine planté
- Piste cyclable
- Aménagement du domaine privé
- Aménagement du domaine public
- Type de stationnement
- Topographie
- Vues et percées visuelles, etc.

#### 4- Implantation du cadre bâti

- Aligement structuré
- Aligement déstructuré
- Aligement éloigné de la rue
- Implantation et topographie

- Gabarit, nombre d'étages
- Harmonie des gabarits
- Harmonie des volumétries

#### 5- Architecture

- Contemporaine
- Traditionnelle
- Disparate
- Quelconque, banale
- Type et variété des matériaux
- Niveau d'entretien

#### 6- Affichage

Bien que faisant l'objet d'un chapitre à part (chapitre 4), où seront exposées la méthode et l'approche adoptée, les éléments d'affichage ont été observés, globalement, à travers les critères suivants :

- Typologie : sur poteau, sur bâtiment
- Localisation
- Disparate
- Dimensions, proportions, hauteurs, nombre, matériau, éclairage, expertise, couleur
- Niveau d'entretien
- Concentration, éparpillement de l'affichage, etc.

Sur le plan plus technique, une analyse de 2<sup>e</sup> niveau devrait faire l'objet d'une étude complémentaire.

L'Ensemble des rues à l'étude a été observé et analysé à travers cette série de critères.



### 3.1.3 Route 112

La route 112, comme son vocable l'indique est une route nationale. Elle traverse plusieurs territoires. C'est le boulevard Bourque à partir de l'autoroute 410 en direction ouest, elle devient la rue King Ouest entre l'autoroute 410 et la rue des Grandes fourches (R143) et la rue King Est entre la rue des Grandes fourches et l'autoroute 10. Son rôle dans le tissu urbain change selon la nature et la structure du milieu traversé. Nous présentons ci-après un résumé des spécificités de chacune des rues :

- **Caractéristiques du Boulevard Bourque**

1. *Hiérarchie routière*

Artère

2. *Fonction urbaine*

Commerces artériels et régionaux

3. *Paysage et aménagement*

Présents ponctuellement  
Accotements abandonnés  
Percées visuelles

4. *Implantation du cadre bâti*

Alignement éloigné de la rue

5. *Architecture*

Hétéroclite  
Type hangar  
1 à 2 étages

6. *Affichage*

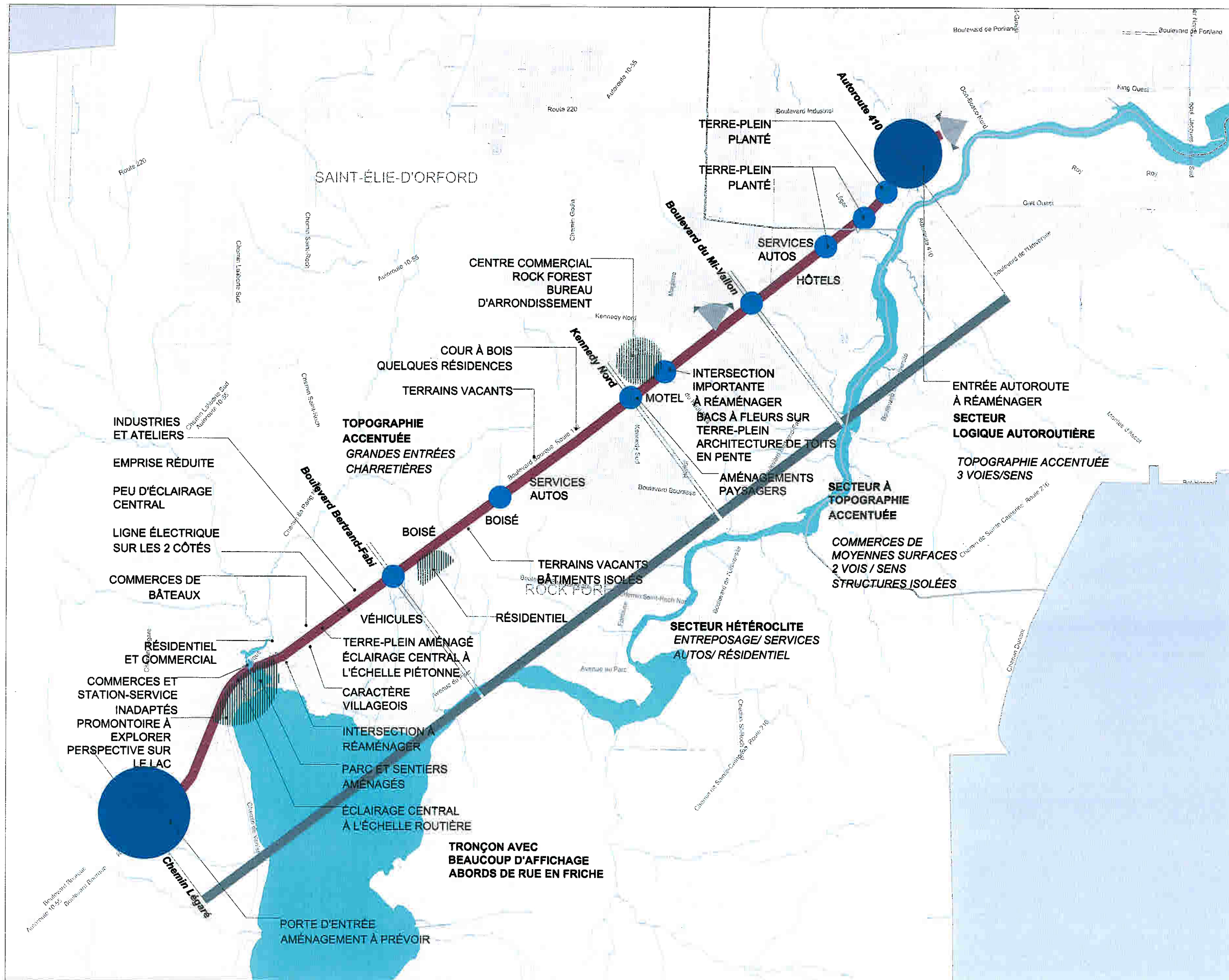
Enseigne commerciale sur poteau

Le boulevard Bourque est une porte d'entrée majeure à la Ville de Sherbrooke pour les usagers en provenance de Magog. C'est une artère qui supporte une circulation importante. Son paysage est hétéroclite et son emprise importante, tout en constituant un atout majeur, reflète à la fois la faiblesse qui caractérise l'aménagement des domaines public et privé. En effet, la frontière entre ces deux derniers est quasiment inexistante. Affichage commercial et lignes hydro-électriques s'affirment dans le paysage comme les repères les plus présents et les plus visibles.

ARTÈRES COMMERCIALES

ROUTE 112/ BOULEVARD BOURQUE

1. **HIÉRARCHIE ROUTIÈRE**  
ARTÈRE
2. **FONCTION URBAINE**  
COMMERCES ARTÉRIELS  
RÉGIONAUX
3. **PAYSAGE ET AMÉNAGEMENT**  
PONCTUELS  
ACCÔTEMENTS ABANDONNÉS  
PERCÉES VISUELLES
4. **IMPLANTATION DU CADRE BÂTI**  
ALIGNEMENT ÉLOIGNÉ DE LA RUE
5. **ARCHITECTURE**  
HÉTÉROCLITE  
TYPE HANGAR  
1 À 2 ÉTAGES
6. **AFFICHAGE**  
ENSEIGNES COMMERCIALES  
SUR POTEAUX
7. **FORCES**  
DISPONIBILITÉ GRANDE EMPRISE  
TOPOGRAPHIE À EXPLOITER
8. **FAIBLESSES**  
COMMERCES DE GRANDE EMPRISE  
HARMONIE DES TRONÇONS



● PORTE D'ENTRÉE

● INTERSECTION - FEUX DE CIRCULATION



CARACTÉRISATION  
ROUTE 112 / BOULEVARD BOURQUE